

Lukasz Olipra

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

GENEZA I PODSTAWY LIBERALIZACJI RYNKU USŁUG TRANSPORTU LOTNICZEGO W UNII EUROPEJSKIEJ*

1. Wstęp

Problematyka liberalizacji rynku transportu lotniczego i wspólnotowego prawa z zakresu transportu lotniczego w polskiej literaturze poruszana jest przez Szymajdę [2002], Żylicza [2002], Myszonę [2000], Skoczego [2002] oraz zespół autorski Piontka, Świtalskiego, Żylicza i Szeremety [Piontek i in. 1995]. Kwestie liberalizacji przedstawiane są jednak przy okazji omawiania innych zagadnień. Bardziej kompleksowe opracowania z tej dziedziny opublikowane zostały w języku angielskim. Wymienić tutaj należy pozycje takich autorów, jak: Adkins [1994], Balfour [1995], Goh [1997], a także Dagtoglou [1994] i Wassenbergh [1993].

Postęp liberalizacji i osiągnięcie celów polityki Wspólnoty w sektorze transportu lotniczego jest pewną kombinacją uchwalania aktów prawnych związanych z polityką lotniczą Wspólnoty oraz z wprowadzaniem wspólnotowych zasad konkurencji w transporcie lotniczym. Pierwsze próby zachęcenia Rady przez Komisję do podjęcia działań odnoszących się do transportu lotniczego miały miejsce już we wczesnych latach 60., kiedy Komisja przedstawiła memorandum dotyczące ogólnej wspólnej polityki transportowej, w którym transport lotniczy był szczególnie traktowany [Balfour 1995, s. 13]. Jednak faktyczne uregulowanie kwestii zastosowania wspólnotowych reguł konkurencji do transportu lotniczego miało miejsce dopiero pod koniec lat 80. Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie genezy procesu liberalizacji europejskiego lotnictwa oraz jego etapów.

2. Wczesne inicjatywy Komisji dotyczące transportu

W listopadzie 1962 r. Rada wydała Rozporządzenie nr 141, którym wyłączyła wprost stosowanie w transporcie Rozporządzenia nr 17. W związku ze wspólną polityką transportową oraz biorąc pod uwagę cechy charakterystyczne sektora trans-

* Projekt otrzymał wsparcie finansowe w ramach grantu „Wsparcie prac badawczych poprzez stypendia naukowe dla doktorantów” Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, Priorytet VIII, Działanie 8.2. Transfer wiedzy, poddziałanie 8.2.2. Regionalne Strategie Innowacji.

portu, Rada uznała za konieczne ustalenie reguł rządzących konkurencją różnych od tych, które zostały lub zostaną ustalone dla innych sektorów gospodarki. W Rozporządzeniu nr 141 Rada stwierdza, iż „w świetle toczących się prac nad formułowaniem wspólnej polityki transportowej można spodziewać się wprowadzenia w przewidywanym czasie reguł konkurencji odnoszących się do transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej. Z drugiej strony, gdy chodzi o transport lotniczy i morski, trudno przewidzieć, czy i z jaką datą Rada przyjmie stosowne przepisy. Tym samym okres, w jakim Rozporządzenie nr 17 nie będzie miało zastosowania w transporcie, można ustalić tylko dla transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej” (cyt. za [Skoczny 2002, s. 145]). Termin obowiązywania wyłączenia transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej spod reguł konkurencji (zgodnie z Rozporządzeniem nr 141) został określony na 30 czerwca 1968 r. W Rozporządzeniu Rady nr 1017/68 z dnia 19 lipca 1968 r. stosującym reguły konkurencji do transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej stwierdzono, iż ustanowienie reguł konkurencji dla tych segmentów transportu jest częścią wspólnej polityki transportowej i ogólnej polityki gospodarczej, a reguły konkurencji są ustalone z uwzględnieniem charakterystycznych cech transportu. Kwestia obowiązywania reguł konkurencji w transporcie lotniczym nie została podniesiona.

W 1972 r. Komisja złożyła projekt Decyzji Rady na temat pierwszego wspólnotowego działania odnoszącego się do transportu lotniczego (OJ C110 z dnia 18 października 1972 r.). Po nim ukazał się następny projekt Decyzji Rady na temat wspólnej polityki w odniesieniu do lotnictwa cywilnego i cywilnych statków powietrznych (OJ C265 z dnia 19 listopada 1975 r.). Reakcją Rady było utworzenie w czerwcu 1977 r. grupy roboczej, mającej zbadać i zidentyfikować obszary, w których możliwe było podjęcie odpowiednich działań oraz zatwierdzenie w czerwcu 1978 r. listy priorytetowych spraw [Balfour 1995, s. 13].

3. Memoranda Komisji i orzeczenie w sprawie *Nouvelles frontières*

Pierwszą ważną inicjatywą podjętą przez Komisję w sektorze lotnictwa cywilnego było opublikowanie w 1979 r. pierwszego memorandum na temat transportu lotniczego [EC Commission Memorandum... 1979]. Memorandum mówi o transporcie powietrznym Wspólnoty jako o przedsięwzięciu międzynarodowym, które funkcjonuje w oparciu o postanowienia Konwencji chicagowskiej, w szczególności o zasadę suwerenności państw. Z drugiej strony w memorandum podkreśla się, że stworzenie liberalnego, wspólnotowego systemu transportu powietrznego musi oznaczać zmiany w stosunkach państw członkowskich z państwami trzecimi oraz organizacjami międzynarodowymi, takimi jak ICAO i ECAC. Komisja uznała również za konieczne wypracowanie zasad stosowania artykułów 85 i 86 Traktatu EWG w dziedzinie transportu powietrznego oraz poddanie sektora lotniczego postanowieniom dotyczącym pomocy publicznej. Wynikiem tego była propozycja Komisji z 1981 r., zawierająca projekt rozporządzenia w sprawie procedury stosowania reguł konku-

rencji w transporcie lotniczym. Nie została ona przez Radę przyjęta, ale stanowiła ważny krok w tworzeniu wspólnej polityki w sektorze transportu lotniczego [Myszona 2000, s. 57-58].

Pierwsze memorandum zawierało również pewne propozycje dotyczące funkcjonowania rynku lotniczego, jak: zwiększenie swobody w dostępie do rynku, rozwój innowacji, niższe alternatywne ceny biletów, liberalizacja (w pewnym zakresie) zarówno dla regularnych, jak i nieregularnych służb powietrznych, przeprowadzenie badań nad zróżnicowaniem taryf będących efektem zmian w kursach wymiany walut oraz ułatwienia dla przewozów towarowych [Balfour 1995, s. 13-14]. Memorandum było bodźcem do uchwalenia przez Radę innych aktów prawnych odnoszących się do transportu lotniczego zaproponowanych przez Komisję¹, które jednak nie odgrywały poważniejszej roli. Na większą uwagę zasługuje Dyrektywa nr 83/416 w sprawie regularnych międzyregionalnych służb powietrznych, ponieważ zmuszała ona państwa członkowskie do przyznawania dostępu do pewnych rodzajów usług w oparciu o wielostronny akt prawny. Jednak liczne zastrzeżenia i warunki, pod jakimi miało się to odbywać, spowodowały, że w rzeczywistości dyrektywa ta miała zbyt restryktywny charakter, żeby mieć znaczny jakiś wpływ na liberalizację przewozów międzyregionalnych [Balfour 1995, s. 14].

W marcu 1984 r. Komisja wydała drugie memorandum. Było ono w głównej mierze poświęcone kwestiom konkurencji i stosowania zasad konkurencji zawartych w traktacie rzymskim do sektora transportu lotniczego. Komisja zaproponowała wypracowanie wspólnej polityki w zakresie transportu lotniczego i utworzenie wspólnego rynku usług transportu lotniczego. Polityka lotnicza wspólnoty miała, zgodnie z zapowiedzią drugiego memorandum, przyczynić się do poprawy efektywności, dochodowości sektora transportu lotniczego, jakości usług oraz spadku cen, przy jednoczesnym zachowaniu korzyści wpływających z funkcjonującego systemu chicagowsko-bilateralnego. W memorandum odrzucono amerykański styl liberalizacji lotnictwa, zwracając uwagę na różnice w strukturze rynku amerykańskiego i wspólnotowego. Centralna część dokumentu poświęcona jest relacjom pomiędzy polityką konkurencji i polityką w zakresie transportu lotniczego (polityką lotniczą) Wspólnoty. Miały być utrzymane w mocy dotychczas zawarte umowy dwustronne oraz porozumienia między przewoźnikami lotniczymi, pod warunkiem jednak usunięcia wszelkich przeszkód utrudniających stosowanie zasad wolnej

¹ Decyzja Rady nr 80/50 z dnia 20.12.1979 r. ustalająca procedurę konsultacji w sprawach stosunków między państwami członkowskimi a krajami trzecimi w dziedzinie transportu lotniczego oraz działań w tych sprawach w organizacjach międzynarodowych (OJ L 018/24 z 1980 r.); Dyrektywa Rady nr 80/51 z dnia 20.12.1979 r. w sprawie ograniczenia emisji hałasu przez statki powietrzne poddźwiękowe (OJ L 018/26 z 1980 r.); Dyrektywa Rady nr 90/1226 z dnia 16.12.1980 r. w sprawie przyszłej współpracy i wzajemnej pomocy między państwami członkowskimi w zakresie badania wypadków lotniczych (OJ nr 375/32 z 1980 r.); Dyrektywa Rady nr 83/416 z dnia 25.07.1983 r. w sprawie zezwolenia na regularne międzyregionalne służby powietrzne dla transportu pasażerskiego, towarowego i poczty pomiędzy państwami członkowskimi (OJ L 237/19 z 1983 r.). Zob. [Balfour 1995, s. 14; Myszona 2000, s. 58].

konkurencji oraz działania innowacyjne. Dodatkowo Komisja uznała, że w uchwalanych w przyszłości aktach prawnych dotyczących stosowania reguł konkurencji w transporcie lotniczym powinien znaleźć się blok wyłączeń, który będzie obejmował porozumienia dotyczące zdolności przewozowej i ustalania taryf, aby linie lotnicze miały czas na przygotowanie się do wprowadzenia pełnej konkurencji (zob. [Myszona 2000, s. 59]).

Drugie memorandum zawierało również propozycję Decyzji Rady dotyczącej umów dwustronnych, poprawkę wcześniejszego projektu dyrektywy dotyczącej taryf, decyzji dotyczącej niedyskryminacyjnego traktowania linii lotniczych i utrzymania nie zmienionych warunków funkcjonowania przewoźników z krajów Wspólnoty, a także wskazówki odnoszące się do dalszych działań w zakresie kontroli ruchu lotniczego, opłat lotniskowych, przewozów towarowych, ekspresowych lekkich przesyłek *cargo* (*express low weight cargo services*), liberalizacji usług wykonywanych małymi samolotami oraz do pewnego stopnia lotów czarterowych (zob. [Balfour 1995, s. 14]). Komisja jednocześnie wyraziła obawę, że system prawny, który zacznie obowiązywać we Wspólnocie, nie będzie mógł mieć zastosowania do transportu powietrznego na trasach między Wspólnotą a państwami trzecimi i może spowodować dezorganizację wspólnotowego rynku lotniczego (zob. ([Myszona 2000, s. 59])).

Drugie memorandum było bardzo ważnym dokumentem, który usiłował nadać bieg programowi tworzenia wspólnej polityki w zakresie transportu lotniczego. Postępy w tej dziedzinie po opublikowaniu pierwszego memorandum były niewielkie. Niestety również i ten dokument nie przyniósł wymiernych efektów, co spowodowało wniesienie szeregu spraw przed Europejski Trybunał Sprawiedliwości [Goh 1997, s. 26]. Najważniejsza była sprawa znana pod nazwą *Nouvelles frontières* (Sprawy połączone nr 209/84-213/84, 1986).

Sprawa *Ministere Public* kontra *Lucas Asjes* wynikła z oskarżenia wniesionego przeciwko liniom lotniczym i pracownikom biur podróży (jednym z nich był właściciel *Nouvelles frontières*) do *Tribunal de Police* w Paryżu za naruszenie francuskiego kodeksu lotnictwa cywilnego, normującego kwestie opłat lotniczych. Przewoźnicy i biura sprzedawali bilety po cenach nie uzgodnionych z ministrem odpowiedzialnym za lotnictwo cywilne lub po cenach innych niż wcześniej zatwierdzone. *Tribunal de Police* zwrócił się do Trybunału Sprawiedliwości z zapytaniem, czy te zapisy francuskiego kodeksu są zgodne z odpowiadającymi im zapisami w prawie Wspólnoty Europejskiej. Sprawa ta wyjaśniła wiele wątpliwości dotyczących zastosowania zasad konkurencji w transporcie lotniczym. Trybunał Sprawiedliwości orzekł jednoznacznie, że zasady konkurencji dotyczą transportu lotniczego [Szymajda 2002, s. 64-65].

Po orzeczeniach Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości Rada nie mogła dłużej ignorować zarówno potrzeby stworzenia wspólnej polityki lotniczej, jak i faktu stosowalności zasad konkurencji do transportu lotniczego. Już w czerwcu 1986 r. Rada oficjalnie uznała potrzebę stworzenia spójnego systemu transportu lotniczego

we Wspólnocie, opierającego się na zestawie instrumentów promujących wzrost konkurencji na rynku wewnętrznym Wspólnoty w odniesieniu do taryf, zdolności przewozowej oraz wejścia na rynek, zgodnie z regułami konkurencji zapisanymi w traktacie. Rada uzgodniła również, że taki system powinien zostać wprowadzony stopniowo. Pierwszy, początkowy etap miał trwać 3 lata. W tym czasie Rada zamierzała dokonać przeglądu sytuacji na rynku oraz podjąć decyzje o kolejnych krokach pozwalających osiągnąć cel wprowadzenia mechanizmu i reguł konkurencji w transporcie lotniczym na rynku wewnętrznym Wspólnoty do 1992 r. [Dagtolglou 1994, s. 81].

Również w czerwcu 1986 r. z kolejnym komunikatem do Rady wystąpiła Komisja. Goh (jako jedyny z autorów) nazywa ten dokument trzecim memorandum [1997, s. 26-27]. Komisja wskazuje w nim na potrzebę nadania tempa pracom Rady w zakresie transportu lotniczego. Komisja odnosi się także do obserwacji poczynionych w ramach prac nad Białą Księgą o dokończeniu budowy jednolitego rynku. Stwierdza w niej, że „jeżeli Rada nie poczyni żadnego postępu w zakresie przyjęcia proponowanych rozporządzeń dotyczących stosowania zasad konkurencji Wspólnoty do transportu lotniczego, Komisja skorzysta ze swej władzy w oparciu o art. 89 i podejmie decyzje w sprawie występujących naruszeń”. Komunikat modyfikuje niektóre propozycje z drugiego memorandum. Szczególną uwagę zwrócono na kwestie opłat lotniczych oraz zdolności przewozowej [Goh 1997, s. 26-27; Szymajda 2002, s. 66-67]. Propozycje te były dyskutowane przez Radę w ciągu następnego roku przy kilku okazjach. W czerwcu 1987 r. w zasadzie osiągnięto już porozumienie w tej sprawie, jednak formalne przyjęcie aktów prawnych zostało wstrzymane przez spór między Hiszpanią i Wielką Brytanią dotyczący Gibraltaru. Po jego rozwiązaniu możliwe stało się przyjęcie propozycji Komisji. 14 grudnia 1987 r. Rada uchwaliła akty prawne, znane jako pierwszy pakiet liberalizacyjny, który miał wejść w życie z dniem 1 stycznia 1988 r. [Balfour 1995, s. 15].

4. Pakiety liberalizacyjne

Na pierwszy pakiet składały się następujące akty prawne:

- Rozporządzenie Rady nr 3975/87 w sprawie procedury stosowania zasad konkurencji w transporcie lotniczym,
- Rozporządzenie Rady nr 3976/87 w sprawie trybu stosowania art. 85 pkt 3 Traktatu Rzymskiego dla wyłączenia niektórych rodzajów działań w transporcie lotniczym spod zakazu praktyk niezgodnych z zasadami konkurencji,
- Dyrektywa Rady nr 87/601 w sprawie taryf lotniczych w regularnych służbach powietrznych między państwami członkowskimi,
- Decyzja Rady nr 87/602 w sprawie zasad ustalania oferowanej zdolności przewozowej w regularnych służbach powietrznych między państwami członkowskimi i dostępu do tras w tych państwach.

Akty prawne pierwszego pakietu były pierwszym tak poważnym krokiem na drodze do liberalizacji transportu lotniczego i legły u podstaw tego procesu we Wspólnocie Europejskiej. Zapoczątkowały one również proces tworzenia wspólnotowego rynku wewnętrznego w zakresie transportu powietrznego. Obydwa rozporządzenia dotyczące stosowania zasad konkurencji w transporcie lotniczym wciąż pozostają w mocy, wraz ze zmianami wprowadzonymi w następnych pakietach. Dyrektywa 87/601 wprowadziła częściową liberalizację taryf lotniczych oraz określiła kryteria, na podstawie których państwa członkowskie miały je zatwierdzać. Decyzja 87/602 wprowadzała natomiast trzecią i czwartą wolność lotniczą² na trasach między regionalnymi portami lotniczymi znajdującymi się w różnych krajach. Dostęp przewoźników lotniczych do tras wewnątrz Wspólnoty został nieznacznie rozszerzony, choć nadal obowiązywało wiele ograniczeń. Akty te były traktowane jako etap przejściowy do dalszej liberalizacji [Myszona 2000, s. 59-61; Balfour 1995, s. 15].

W lipcu 1990 r. został przyjęty przez Radę drugi pakiet, na który składały się następujące akty prawne:

- Rozporządzenie Rady nr 2342/90 w sprawie taryf lotniczych w regularnych służbach powietrznych między państwami członkowskimi (zastępujące Dyrektywę Rady nr 87/601),
- Rozporządzenie Rady nr 2343/90 w sprawie dostępu do rynku oraz podziału oferowanej zdolności przewozowej (zastępujące Decyzję Rady nr 87/602),
- Rozporządzenie Rady nr 2344/90 w sprawie zmian w Rozporządzeniu Rady nr 3976/87.

Na uwagę zasługuje fakt, że drugi pakiet składa się z samych rozporządzeń, które stoją najwyżej w hierarchii aktów prawnych Wspólnoty. Rozporządzenia są bezpośrednio stosowane i wykluczają ingerencję kraju członkowskiego w procesie ich implementacji, zmuszając państwa do jednakowego stosowania ich postanowień. Przyjęta forma rozporządzenia może świadczyć o powadze, z jaką proces uwalniania rynku transportu lotniczego był traktowany przez Wspólnotę i same państwa członkowskie, oraz o chęci ujednoczenia prawa rządzącego wspólnotowym transportem lotniczym. Drugi pakiet przygotowywał pole do pełnej liberalizacji rynku transportu lotniczego, zrealizowanej w ciągu następnych lat [Myszona 2000, s. 61-63].

Główne akty prawne dotyczące liberalizacji były uchwalane w pakietach. Poza pakietami były jednak również uchwalane akty, które dotyczyły transportu lotniczego. Wymienić tutaj można choćby Rozporządzenie Rady nr 294/91 w sprawie liberalizacji usług *cargo*, Dyrektywa Rady nr 91/670 w sprawie licencjonowania personelu lotniczego, Rozporządzenie Komisji nr 82/91 w sprawie zastosowania artykułu

² Trzecia wolność lotnicza – przywilej przywożenia (wylądowania) pasażerów, poczty i towarów zabranych z kraju państwa przynależności statku powietrznego; czwarta wolność lotnicza – przywilej zabierania pasażerów, poczty i towarów z przeznaczeniem na terytorium państwa przynależności statku powietrznego.

85 pkt 3 Traktatu EWG do niektórych umów, decyzji i uzgodnionych praktyk dotyczących obsługi naziemnej czy Rozporządzenie Komisji nr 83/91 w sprawie zastosowania art. 85 pkt 3 Traktatu EWG do niektórych kategorii umów między przedsiębiorstwami dotyczących skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych dla służb transportu lotniczego. Niektóre z aktów prawnych będą omawiane w dalszej części pracy, w poszczególnych aspektach funkcjonowania rynku lotniczego³.

Na trzeci pakiet, uchwalony 23 lipca 1992 r., składały się następujące rozporządzenia:

- Rozporządzenie Rady nr 2407/92 o licencjonowaniu przewoźników lotniczych,
- Rozporządzenie Rady nr 2408/92 o dostępie przewoźników lotniczych Wspólnoty do tras wewnątrz Wspólnoty (zastępujące Rozporządzenie nr 2343/90),
- Rozporządzenie Rady nr 2409/92 o opłatach za przewóz pasażerów i towarów w służbach powietrznych (zastępujące Rozporządzenie nr 2343/90),
- Rozporządzenie Rady nr 2410/92 zmieniające Rozporządzenie Rady nr 3975/87 w sprawie procedury stosowania zasad konkurencji w transporcie lotniczym,
- Rozporządzenie Rady nr 2411/92 zmieniające Rozporządzenie Rady nr 3976/87 (zmienione wcześniej przez rozporządzenie Rady nr 2344/90) o zastosowaniu art. 85.3 Traktatu Rzymskiego do niektórych kategorii umów i uzgodnionych praktyk w transporcie lotniczym.

Trzeci pakiet zakończył etap prac nad prawem lotniczym Wspólnoty. Likwiduje on podział między regularnymi i nieregularnymi służbami powietrznymi⁴, co powoduje, że obie służby mogą od tej chwili ze sobą konkurować na takich samych zasadach. Linie lotnicze posiadające licencję eksploatacyjną otrzymały wolny dostęp do wszystkich tras Wspólnoty. Wyłączony do kwietnia 1997 r. został jedynie kabotaż. W pakiecie pominięto jednak bardzo ważną kwestię stosunków między państwami członkowskimi i Wspólnotą a państwami trzecimi [Myszona 2000, s. 62-63]. Przez kilka lat po przyjęciu trzeciego pakietu instytucje unijne nie przejawiały większej aktywności legislacyjnej, ponieważ uważano, że nie ma więcej dziedzin, które wymagałyby uregulowania legislacyjnego. Jediną istotną inicjatywą było uchwalenie Rozporządzenia Rady nr 95/93 w sprawie przydzielania slotów.

Trzy rozporządzenia trzeciego pakietu: nr 2407/92, 2408/92 i 2409/92, są trzonem *aquis communautaire* w zakresie polityki transportu lotniczego. Stanowią one

³ Spis większości aktów prawnych uchwalanych poza pakietami – zob. [Balfour 1995, s. 16].

⁴ Zgodnie z definicją przyjętą w 1952 r. przez Radę ICAO przez regularną międzynarodową służbę powietrzną rozumie się szereg (serię) lotów, które spełniają równocześnie trzy warunki: 1) przebiegają przez przestrzeń powietrzną więcej niż jednego państwa; 2) są wykonywane statkami powietrznymi w celu przewożenia pasażerów, poczty lub towarów za wynagrodzeniem w taki sposób, że każdy lot jest otwarty do wykorzystania przez członków publiczności; 3) są wykonywane tak, ażeby obsługiwać przewozy między tymi samymi dwoma lub więcej punktami: zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów oraz z taką regularnością lub częstotliwością, że stanowią wyraźnie ciągłą serię. Loty wykonywane w celu przewożenia pasażerów, poczty lub towarów, jednak nie spełniające choćby jednego wymogu definicji można zaliczyć do służb powietrznych nieregularnych. Więcej na ten temat zob. [Żylicz 2002, s. 54].

o swobodnym dostępie europejskich linii lotniczych do każdego europejskiego portu lotniczego na zasadach handlowych. Przepisy trzeciego pakietu muszą być pojmowane w połączeniu ze stosownymi regulami konkurencji. Przepisy te realizują pojęcie gospodarki rynkowej, w rozumieniu traktatu rzymskiego, w dziedzinie europejskiego lotnictwa cywilnego. „Zasadniczym celem dodatkowych przepisów odnoszących się do harmonizacji technicznej, bezpieczeństwa lotniczego, ochrony konsumenta i podobnych zagadnień jest ustanowienie jednakowych warunków działalności dla wszystkich konkurujących ze sobą linii lotniczych. Polityka kryjąca się pod tą częścią prawodawstwa uznaje, że liberalizacja transportu lotniczego jest najlepszym sposobem na utrzymanie i ochronę międzynarodowej konkurencyjności europejskiego transportu lotniczego, a także stwarza warunki dla jak największej efektywności tej działalności” [Szymajda 2002, s. 223].

5. Podsumowanie

W niniejszym artykule dokonano przeglądu inicjatyw Komisji Europejskiej dotyczących sektora transportu lotniczego od wczesnych lat 60. aż do lat 80. Zostało również przedstawione orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości w sprawie *Nouvelles Frontieres*, a następnie akty prawne uchwalane na kolejnych etapach procesu liberalizacji w tzw. pakietach.

Rozpatrując inicjatywy Komisji Europejskiej skierowane do sektora transportu lotniczego, pojawiające się na przestrzeni lat, oraz sposób, w jaki były one traktowane przez Radę, można wywnioskować, że do końca lat 80. nie było woli politycznej w państwach członkowskich, aby rozpocząć proces liberalizacji rynku lotniczego we Wspólnocie. Punktem zwrotnym było orzeczenie w sprawie *Nouvelles frontières*, w którym to orzeczeniu Trybunał Sprawiedliwości jednoznacznie stwierdził, że reguły konkurencji zawarte w Traktacie Ustanawiającym Wspólnotę Europejską mają zastosowanie do transportu lotniczego. Rada Unii Europejskiej została więc niejako przymuszona do podjęcia działań mających na celu liberalizację sektora i zastosowanie wspólnotowych reguł konkurencji do transportu lotniczego. Proces liberalizacji przebiegał stopniowo i polegał na uchwalaniu aktów prawnych, które ukazały się w trzech tzw. pakietach liberalizacyjnych w latach 1987-1992.

Literatura

- Adkins B., *Air Transport and E.C. Competition Law*, Sweet & Maxwell, London 1994.
Balfour J., *European Community Air Law*, Butterworths, London 1995.
Dagtoğlu P.D., *Air Transport and European Union*, Sakkoulas/Kluwer 1994.
EC Commission Memorandum: Contribution of the European Communities to the development of a Community air transport Policy, COM(79) 311 final (EC Bull. Supp. 5/79).
Goh J., *European Air Transport Law and Competition*, University of Sheffield, John Wiley & Sons, West Sussex 1997.

- Myszona K., *Status prawny przewoźnika lotniczego w świetle prawa Wspólnoty Europejskiej*, Liber, Warszawa 2000.
- Piontek E. i in., *Konkurencja a regulacja w transporcie*, Urząd Antymonopolowy, Warszawa 1995.
- Skoczny T., *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, reguły sektorowe*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2002.
- Szymajda I., *Konkurencja w transporcie lotniczym, prawo europejskie i problemy dostosowania prawa polskiego*, Liber, Warszawa 2002.
- Wassenbergh H., *Principles and Practices in Air Transport Regulation*, Less Press de L'Institut du Transport Aerien, Paris 1993.
- Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, LexisNexis, Warszawa 2002.

THE ORIGINS AND COURSE OF THE PROCESS OF AIR TRANSPORT LIBERALIZATION IN THE EU

Summary

This article focuses on the origins and course of the process of air transport liberalization in the EU. The first part presents early initiatives of the European Commission in the area of transport. Then it presents memoranda of the Commission toward air transport, which directly preceded liberalization packages. The author briefly describes the *Nouvelles Frontières* sentence of European Court of Justice as well, where it was unambiguously stated, that competition rules of the European Communities apply to the air transport. Next, the paper presents legislation of the European Communities in the area of air transport published in three liberalization packages.